

Leszek Antoni Dulęba



Official Number	P-1267
Rank	polski: por.of.techn. brytyjski: P/O
Date of birth	1907-05-19
Date of death	1987-02-17
Cemetery	Warszawa, Powązkowska - Powązki Stare Wsp. 52.253356, 20.977879
Grave	kw. 266
Photo of grave	
Country	Polska
Period	Okres powojenny

Source

"Polskie Siły Powietrzne..." T.J. i Anna Krzystek
sowa.website.pl/powazki/Pochowani/spiszm.html
pl.wikipedia.org/wiki/Leszek_Dul%C4%99ba

Leszek Dulęba urodził się 19 maja 1907 r. we Lwowie. Trzy lata później zmarł jego ojciec. Osamotniona matka w 1914 r. przeprowadziła się do Warszawy. Tu w syrenim grodzie Leszek uczył się w gimnazjum im. Stefana Batorego. Po zakończeniu nauki otrzymał świadectwo dojrzałości. Udzielał się w harcerstwie. Mając maturę kontynuował naukę na Politechnice Warszawskiej. Był studentem Wydziału Mechanicznego.

W czasie swych studiów związał się z kolegami działającymi w Sekcji Lotniczej Studentów Politechniki Warszawskiej. Razem z nimi współpracował przy konstruowaniu i budowie między innymi takich samolotów jak: JD - 2, RW - 1, RWD - 1, RWD - 2, RWD - 3 i RWD - 4. Będąc studentem podjął pracę zawodową w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa. Studia ukończył w 1931 r. uzyskując dyplom inżyniera.

Nie zapomniał czym jest służba wojskowa. Odbył ją w Szkole Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie. Od 1932 r. rozpoczął pracę jako konstruktor w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych na warszawskim Okęciu. Z tym miejscem związał się do wybuchu wojny. Pracę zawodową godził z pracą na politechnice Warszawskiej. Tu w jej murach był starszym asystentem na Katedrze Budowy Samolotów i Mechaniki Lotu.

To on w czasie pracy dla Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych miał swój udział w pracach przy powstaniu rodziny samolotów RWD. To jest:

RWD - 5, RWD - 8, RWD - 9, RWD - 10, RWD - 11, RWD - 13, RWD 14 znanego jako "Czapla", RWD - 15, RWD 16, RWD - 17, RWD - 17W, RWD 18, RWD - 19, RWD - 20, RWD - 21, RWD - 22-i RWD - 25.

Rodzina RWD miała zastosowanie w lotnictwie cywilnym i wojskowym. Nie przyniosła wstydu swoim konstruktorom. Między nimi znajdował się Leszek Dulęba. Ale uwaga litera "D" w nazwie nie była inicjałem jego nazwiska. Użył jej inżynier Drzewiecki. Co nie oznacza, że Dulęba ze swoją pracą (obliczeniami) był mniej ważny. Znajdował czas na pracę w Związku Polskich Inżynierów Lotniczych i. I zdobywanie wiedzy niezbędnej pilotowi szybowcowemu.

Wojna. Razem z personelem wytwórni RWD zostaje ewakuowany do Rumunii. Z niej wędruje dalej. Gdzie trafia do Francji. Zostaje przydzielony do francuskiej wytwórni samolotów (Dewoitine) w Tuluzie. Następnie zostaje przydzielony do naszego lotnictwa wojskowego. W obliczu klęski sojuszniczej Francji w 1941 r. trafia do Wielkiej Brytanii. Z Wyspy Ostatniej Nadziei na mocy porozumień polsko - angielsko - tureckich udaje się do Turcji. Pracuje tu nad Bosforem w Ankarze od 1941 do 1946 r.

Nie ogranicza się do pracy w kreślarni. Jest wykładowcą na Politechnice w Stambule. Po wojnie wraca do nowej Polski. W 1947 r. rozpoczyna pracę w Biurze Konstrukcyjnym PZL. Zostaje kierownikiem Działu Płatowcowego. Tu moja uwaga pierwotna nazwa jego Biura Konstrukcyjnego to Centralne Studium Samolotów. Za jego kierownictwa został opracowany: CSS - 11 i CSS - 12. Opracowano dokumentację seryjną dwóch innych samolotów CSS - 13 i LWD "Junak 2?"

W latach 1955 - 1957 pracował w Biurze Konstrukcyjnym Instytutu Lotnictwa nad opracowaniem konstrukcyjnym samolotu pasażerskiego MD - 12. Rok później zostaje przeniesiony do Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego - Okęcie. Po odejściu z pracy w przemyśle lotniczym (kwiecień 1961 r.) przez dwa lata jest doradcą naukowo - technicznym w Biurze Konstrukcyjnym WSK

Niezaniebując pracy zawodowej jako konstruktor zajmuje się pracą dydaktyczną. Przez lat dziesięć (1947 - 1957) jest wykładowcą Budowy Samolotów w Szkole Inżynierskiej im. Wawelberga i Rottwanda w Warszawie. Z chwilą tej połączenia z Politechniką Warszawską prowadzi wykłady na tej wykładach. W 1955 r. otrzymuje tytuł naukowy docenta,. Rok później otrzymuje nowy tytuł profesora nadzwyczajnego.

W 1960 r. zostaje Dziekanem Wydziału Lotniczego, a następnie prodziekanem Wydziału Mechanicznego Energetyki i Lotnictwa. Pełni tę funkcję od 1962 do 1969. W 1970 r. kieruje Zakładem Technologii tegoż wydziału. Po powstaniu w

1972 r. Instytutu Techniki Lotniczej i Hydroaerodynamiki zostaje na dwa lata jego dyrektorem. Z chwilą odejścia profesora Franciszka Misztala na emeryturę obejmuje stanowisko kierownika Zakładu Samolotów i Śmigłowców. Od 1976 r. jest wiceprzewodniczącym Rady Seniorów Lotnictwa Aeroklubu PRL. Przewodniczy Radzie Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie. Należy do Aeroklubu Warszawskiego. W 1977 r. przechodzi na emeryturę. Nadal współpracuje z Zakładem Samolotów i Śmigłowców Politechniki Warszawskiej. Umiera 17 lutego 1987 r.

Konrad RYDOŁOWSKI